

DialogIP

Sound-reducing cladding for the engine compartment of a motor vehicle.
Gerauschdammende Verkleidung für den Motorraum von Kraftfahrzeugen.
Revetement d'atténuation de bruit pour le compartiment du moteur d'une automobile.

Assignee:

Daimler-Benz Aktiengesellschaft, (201011), Postfach 600202 Mercedesstrasse 136, W-7000 Stuttgart 60, (DE), (applicant designated states: DE;FR;IT;SE)

Inventor:

Stober, Helmut, Landhausstrasse 8, W-7031 Grafenau 1, (DE)

Patent

Country Code/Number	Kind	Date
EP 229977	A2	July 29, 1987 (Basic)
EP 229977	A3	January 25, 1989
EP 229977	B1	October 30, 1991

Application

Country Code/Number	Date
EP 86117180	December 10, 1986

Priority Application Number (Country Code, Number, Date): DE 3601204 (860117)

Designated States: DE; FR; IT; SE

International Patent Class: G10K-011/16; B60R-013/08

Cited Patents (EP A): US 2028950 A; DE 2006741 A; DE 2818252 A; US 2959495 A; DE 2909802 A

Abstract: EP 229977 A2 (Translated)

The cladding consists of a multi-layer moulding of fibre material. The cladding consists of three layers: a first layer of a plastic fibre material which can withstand high thermal stresses; a second layer of an inorganic fibre material which can withstand high thermal stresses; and a third layer of a textile fibre material. The first layer, which serves merely to laminate the inorganic fibre material, for example basalt rock wool, is arranged facing the engine. The cladding possesses an excellent sound-reducing effect and an excellent resistance to the conditions prevailing in the engine compartment, even in the long term.

Abstract: EP 229977 A2

Gerauschdammende Verkleidung für den Motorraum von Kraftfahrzeugen.

Es wird eine gerauschdammende Verkleidung für den Motorraum von Kraftfahrzeugen beschrieben, die aus einem mehrlagigen Formkörper aus Fasermaterial besteht. Die Verkleidung besteht aus drei Schichten, einer ersten Schicht aus einem thermisch hochbelastbaren Kunststoffasermaterial, einer zweiten Schicht aus einem anorganischen, thermisch hochbelastbaren Fasermaterial und einer dritten Schicht aus einem textilen Fasermaterial. Die erste Schicht, die lediglich der Kaschierung des anorganischen Fasermaterials, z.B. Basaltsteinwolle, dient, ist zum Motor hinweisend angeordnet. Die Verkleidung besitzt eine ausgezeichnete gerauschdammende Wirkung und widersteht den im

①⑨



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets

①⑪

Veröffentlichungsnummer:

0 229 977
A2

①⑫

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

②①

Anmeldenummer: **86117180.9**

⑤①

Int. Cl.⁴: **G 10 K 11/16, B 60 R 13/08**

②②

Anmeldetag: **10.12.86**

③⑩

Priorität: **17.01.86 DE 3601204**

⑦①

Anmelder: **Daimler Benz Aktiengesellschaft,
Postfach 600202 Mercedesstrasse 136,
D-7000 Stuttgart 60 (DE)**

④③

Veröffentlichungstag der Anmeldung: **29.07.87**
Patentblatt 87/31

⑤④

Benannte Vertragsstaaten: **DE FR IT SE**

⑦②

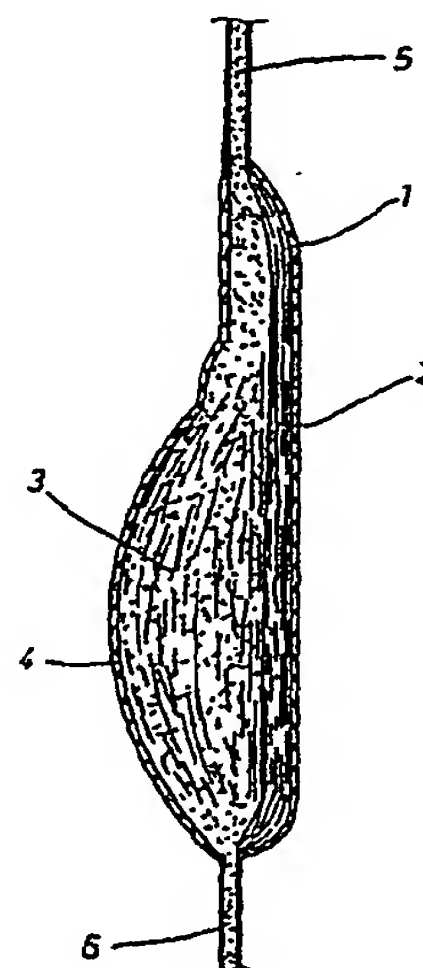
Erfinder: **Stober, Helmut, Landhausstrasse 8,
D-7031 Grafenau 1 (DE)**

⑤④

Geräuschkämmende Verkleidung für den Motorraum von Kraftfahrzeugen.

⑤⑦

Es wird eine geräuschkämmende Verkleidung für den Motorraum von Kraftfahrzeugen beschrieben, die aus einem mehrlagigen Formkörper aus Fasermaterial besteht. Die Verkleidung besteht aus drei Schichten, einer ersten Schicht aus einem thermisch hochbelastbaren Kunststoffasermaterial, einer zweiten Schicht aus einem anorganischen, thermisch hochbelastbaren Fasermaterial und einer dritten Schicht aus einem textilen Fasermaterial. Die erste Schicht, die lediglich der Kaschierung des anorganischen Fasermaterials, z.B. Basaltsteinwolle, dient, ist zum Motor hinweisend angeordnet. Die Verkleidung besitzt eine ausgezeichnete geräuschkämmende Wirkung und widersteht den im Motorraum herrschenden Bedingungen auch langfristig ausgezeichnet.



EP 0 229 977 A2

ACTORUM AG

- 1 -

Daimler-Benz Aktiengesellschaft
S t u t t g a r t

0229977

Daim 16 917/4
EPT Dr.Am-wal

16. Januar 1986

Geräuschkämmende Verkleidung für den Motor-
raum von Kraftfahrzeugen

5 Die Erfindung betrifft eine geräuschkämmende Verkleidung
für den Motorraum von Kraftfahrzeugen, die aus einem
Formkörper aus mehreren Lagen aus ggf. bindemittelhaltigen
Fasermaterialien besteht, die unter Druck und Wärme unter
Ausbildung von Zonen unterschiedlich vorgebbbarer Verdichtungen
10 zu dem Formkörper verformt worden sind.

Verkleidungen der vorgenannten Art sind z.B. aus DE-OS
32 47 343 oder DE-OS 33 24 705 bekannt. Bei der Herstellung
solcher Verkleidungen wird von Textilfasern, z.B. Reißwolle
15 ausgegangen. Mehrere Lagen von Reißwolle werden unter Bei-
mischung eines unter erhöhter Temperatur wirksam werdenden
Bindemittels zu einer Endlosmatte zusammengefaßt. Aus die-
ser Matte wird ein der späteren Verkleidung etwa entspre-
chender Zuschnitt vorgewärmt und anschließend in einer
20 Presse unter Schmelzen des Bindemittels in die endgültige
Form gebracht und zugleich in bestimmten Bereichen ver-
dichtet. Es entsteht ein Formkörper, der aus unverdich-
teten oder weniger verdichteten Bereichen und stark ver-
dichteten Bereichen besteht. Die stark verdichteten Be-
25 reiche, z.B. in Form von Rillen, Prägungen oder dgl. dienen
in erster Linie der Formstabilität und dem Anbringen von
Befestigungsmitteln oder dgl. oder dem Stanzen von Löchern

30

- 4 -

5 für Durchführungen, während die unverdichteten wesentlich
dickeren Bereiche der Schalldämmung dienen.

Es hat sich nun gezeigt, daß die bekannten textilen Form-
körper im Motorraum häufig einer vorzeitigen Alterung
10 unterliegen, was zu einer mangelhaften Lebensdauer dieser
Formkörper führt.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine geräusch-
dämmende Verkleidung für den Motorraum von Kraftfahrzeugen
15 zu finden, die eine gute geräuschkämmende Wirkung sowie
eine hohe Lebensdauer besitzt.

Diese Aufgabe wird durch die in Patentanspruch 1 beschrie-
bene geräuschkämmende Verkleidung gelöst.

20 Die geräuschkämmende Verkleidung besteht somit aus einem
Formkörper, der aus mehreren Lagen von Fasermatten unter-
schiedlicher Zusammensetzung besteht. Auf der zum Motor
hinweisenden Seite sind zwei Schichten aus thermisch hoch-
25 belastbarem Material angeordnet, während auf der zur
Karosserie hinweisenden Seite wie bisher Reißwolle oder
dgl., also eine textile Faser, zur Anwendung kommt. Die
zum Motor hinweisenden thermisch hoch belastbaren Schichten
bestehen aus einer Mineralfaserschicht, d.h. aus einer
30 Schicht aus einem anorganischen, thermisch hoch belastbaren
Fasermaterial, das zum Motor hin mit einer dünnen Schicht
eines thermisch hoch belastbaren Kunststoff-Fasermaterials
abgedeckt ist. Als Kunststoffe kommen in Frage Polybenzimid-
azole, Aramide, Polyimide, Polyphenylensulfide, Polyaryl-
35 sulfone usw. Bevorzugt werden insbesondere Aramid- und
Polyimidfasern. Das Fasermaterial kann in Form von Ge-
webe, Gewirk oder Vlies vorliegen, wobei im allgemeinen
aus Kostengründen die Form des Vlieses bevorzugt wird.

5 Das an diese Schicht anschließende anorganische, thermisch
hoch belastbare Fasermaterial kann z.B. aus Schlacken-,
Gesteins-, Quarz-, Keramik-, Asbest- oder Glasfasern be-
stehen. Aufgrund der guten thermischen und akustischen
Eigenschaften wird eine Schicht aus Gesteinsfasern, d.h.
10 Steinwolle, insbesondere Basaltwolle bevorzugt. Diese an-
organische Faserschicht soll ein Flächengewicht von 500
bis 5000 g/m², insbesondere von 1500 bis 2000 g/m² besitzen,
wobei die Dicke der Schicht innerhalb dieser Grenzen je
nach den Anforderungen an die thermischen bzw. akustischen
15 Dämmeigenschaften gewählt wird. Dabei erfordert selbstver-
ständlich eine hohe Dämmwirkung eine dickere Schicht. Die
erste zum Motor zeigende Schicht aus dem thermisch hochbe-
lastbaren Kunststofffasermaterial kann wesentlich dünner
sein und ein Flächengewicht von 50 bis 300 g/m², insbe-
20 sondere von 120 bis 150 g/m² besitzen. Diese erste Schicht
dient dazu, die wenig scheuerbeständige und gegen Kratzer
empfindliche anorganische Faserschicht mit einem mechanisch
widerstandsfähigen Überzug zu versehen. Anschließend an
die Schicht aus dem anorganischen Fasermaterial ist dann
25 noch eine dritte Schicht aus einem textilen Fasermaterial,
z.B. aus Reißwolle, Zellwolle oder dgl. angeordnet. Diese
dritte Schicht aus dem textilen Fasermaterial soll ein
Flächengewicht von 300 bis 3000 g/m², insbesondere 800 bis
1000 g/m² besitzen. Aus optischen Gründen kann diese dritte
30 Schicht karosserieseitig noch mit einer weiteren textilen
Schicht, die bevorzugt aus Kunststofffasern, z.B. Polyester-
vlies, besteht abgedeckt werden. Diese Schicht kann wiederum
sehr dünn sein und z.B. ein Flächengewicht von 50 bis 500 g/m²
besitzen. Die einzelnen Schichten, insbesondere die zweite
35 und die dritte Schicht können mit einem innerhalb der Fasern
dispergierten Bindemittel versehen sein, das bei der Warmver-
formung des Rohlings für einen Zusammenhalt der Schichten
führt. Die Schichten können aber auch durch zwischengelegte,

5 wärmeaktivierbare Klebstoffolien verbunden werden.
Falls die Schichten zwei und drei mit einem innerhalb
des Fasergewirrs dispergierten wärmeaktivierbaren Binde-
mittel versehen sind, wird eine ausreichende Haftung der
zum Motor hinweisenden dünnen Deckschicht erreicht. Auch
10 eine ggf. auf der textilen Faserschicht befindliche zur
Karosserie-seite hinweisende Deckschicht kann auf diese
Weise fixiert werden. Um ein Eindringen von Feuchtigkeit
in die Verkleidung zu vermeiden, werden zweckmäßigerweise
die Schichten in an sich bekannter Weise wasserabstoßend
15 ausgerüstet. Gegebenenfalls kann auch eine Deckschicht
aus einer flüssigkeitsundurchlässigen Folie mit einer
Stärke von 0,02 bis 0,1 mm vorgesehen sein. Falls motor-
seitig mit besonders hohen Temperaturen zu rechnen ist,
z.B. in der Nähe von Auspuffkrümmern, kann die Verklei-
20 dung vorteilhaft in diesen besonders belasteten Abschnitten
zusätzlich noch mit einer Aluminiumfolie kaschiert werden,
die die Wärmestrahlung reflektiert.

In der Abbildung wird ein Querschnitt durch eine geräusch-
25 dämmende Verkleidung gezeigt. Die Verkleidung besteht aus
vier Schichten, einer ersten Abdeckschicht 1, die aus einem
Aramidvlies mit einem Flächengewicht von 130 g/m² besteht,
einer zweiten Schicht 2 aus einem Basaltsteinwollevlies,
das ein Flächengewicht von 1500 g/m² besitzt, einer dritten
30 Schicht 3 aus einem Reißwollevlies mit einem Flächengewicht
von 800 g/m² und einer Abdeckung 4 für die Reißwolle, be-
stehend aus einem Polyestervlies mit einem Flächengewicht
von etwa 150 g/m². Die Schicht 1 zeigt dabei zum Motor. Wie
man dem in der Abbildung gezeigten Ausschnitt aus der ge-
35 räuschkämmenden Verkleidung weiter entnehmen kann, weist
der Formkörper durch unterschiedlichen Druck während seiner
Verformung Zonen unterschiedlicher Dichte auf, wobei in den

5 Zonen 5 und 6 das Fasermaterial praktisch porenfrei ver-
dichtet ist. Solche Bereiche dienen entweder infolge ihrer
höheren mechanischen Stabilität als Versteifungsrippen, oder
sie stellen flächige Inseln in dem Formkörper dar, in die
10 Löcher zur Durchführung von Leitungen oder dgl. oder zur
Anbringung von Befestigungsmitteln gestanzt werden.

Die mit der Erfindung erzielbaren Vorteile liegen in
erster Linie darin, daß die geräuschkämmende Verkleidung
auf den bisherigen Einrichtungen preiswert produzierbar
15 ist, eine außerordentlich gute geräuschkämmende Wirkung
besitzt und den im Motorraum herrschenden Bedingungen ohne
Schwierigkeiten auch langfristig widerstehen kann.

20

0229977

Daimler-Benz Aktiengesellschaft
S t u t t g a r t

Daim 16 917/4
EPT Dr.Am-wal
16. Januar 1986

Patentansprüche

- 5 1. Geräuschkämmende Verkleidung für den Motorraum von Kraftfahrzeugen, bestehend aus einem Formkörper aus mehreren Lagen aus ggf. Fasermatten, die unter Druck und Wärme unter Ausbildung von Zonen definiert vorgebarer Verdichtung zu dem Formkörper verformt worden sind
10 g e k e n n z e i c h n e t d u r c h
eine erste, zum Motor weisende Schicht aus einem thermisch hoch belastbaren Kunststoff- Fasermaterial, eine zweite Schicht aus einem anorganischen, thermisch hochbelastbaren Fasermaterial und eine dritte Schicht aus einem textilen
15 Fasermaterial.
2. Geräuschkämmende Verkleidung nach Anspruch 1, d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
daß die erste Schicht ein Flächengewicht von 50 bis
20 300 g/m², insbesondere 120 bis 150 g/m², die zweite Schicht ein Flächengewicht von 500 bis 5000 g/m², insbesondere 1500 bis 2000 g/m² und die dritte Schicht ein Flächengewicht von 300 bis 3000 g/m², insbesondere 800 bis 1000 g/m² besitzt.

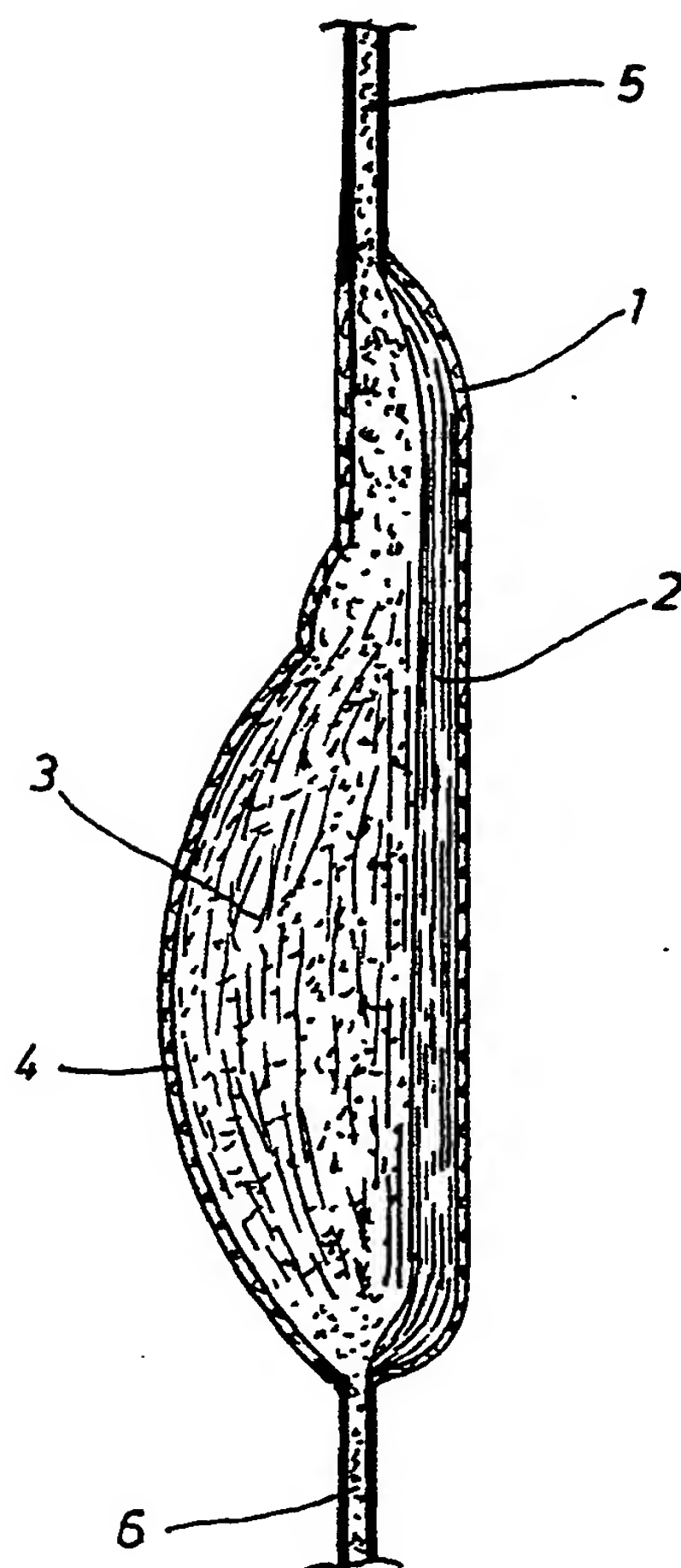
25

- 5 3. Geräuschkämmende Verkleidung nach Anspruch 1 oder 2,
da d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
daß die erste Schicht aus einem Aramid-Gewebe, -Gewirk
oder -Vlies, die zweite Schicht aus Steinwolle, insbe-
sondere Basaltsteinwolle und die dritte Schicht aus
10 Zell- oder Reißwolle besteht.
4. Geräuschkämmende Verkleidung nach den Ansprüchen 1 bis 3,
da d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
daß die dritte Schicht mit einer vierten, aus Kunststoff-
15 fasern bestehenden Schicht mit einem Flächengewicht von
120 bis 150 g/m² abgedeckt ist.
5. Geräuschkämmende Verkleidung nach den Ansprüchen 1 bis 4,
da d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
20 daß der Formkörper ein- oder beidseitig mit einer flüssig-
keitsdichten undurchlässigen Folie kaschiert ist.
6. Geräuschkämmende Verkleidung nach den Ansprüchen 1 bis 5,
da d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
25 daß der Formkörper auf der zum Motor weisenden Seite teil-
weise mit einer Aluminiumfolie kaschiert ist.

30

0229977

1/1



12 11 96 2

(19)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets

(11) Veröffentlichungsnummer:

0 229 977
A3

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: 86117180,9

(51) Int. Cl.³: G 10 K 11/16
B 60 R 13/08

(22) Anmeldetag: 10.12.86

(30) Priorität: 17.01.86 DE 3601204

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:
29.07.87 Patentblatt 87/31

(88) Veröffentlichungstag des später
veröffentlichten Recherchenberichts: 25.01.89

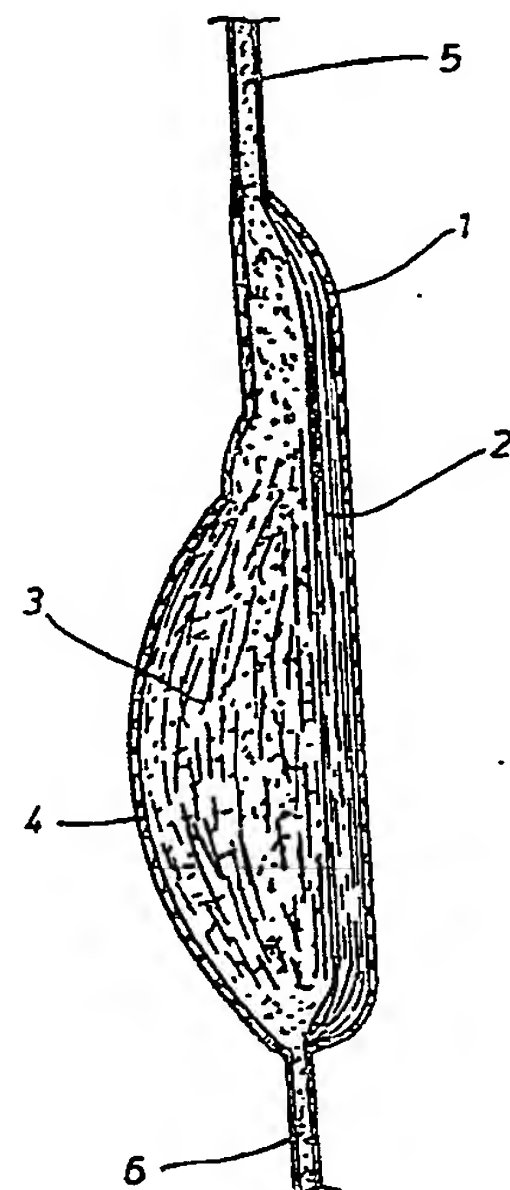
(84) Benannte Vertragsstaaten:
DE FR IT SE

(71) Anmelder: Daimler-Benz Aktiengesellschaft
Postfach 600202 Mercedesstrasse 136
D-7000 Stuttgart 60(DE)

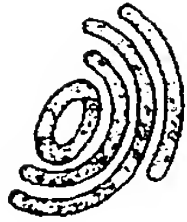
(72) Erfinder: Stober, Helmut
Landhausstrasse 8
D-7031 Grafenau 1(DE)

(54) Geräuschkämpfende Verkleidung für den Motorraum von Kraftfahrzeugen.

(57) Die Verkleidung besteht aus einem mehrlagigen Formkörper aus Fasermaterial und zwar aus drei Schichten, einer ersten Schicht (1) aus einem thermisch hochbelastbaren Kunststoffasermaterial, einer zweiten Schicht (2) aus einem anorganischen, thermisch hochbelastbaren Fasermaterial und einer dritten Schicht (3) aus einem textilen Fasermaterial. Die erste Schicht, die lediglich der Kaschierung des anorganischen Fasermaterials, z.B. Basaltsteinwolle, dient, ist zum Motor hinweisend angeordnet. Die Verkleidung besitzt eine ausgezeichnete geräuschkämpfende Wirkung und widersteht den im Motorraum herrschenden Bedingungen auch langfristig ausgezeichnet.



EP 0 229 977 A3



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

0229977

Nummer der Anmeldung

EP 86 11 7180

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl.4)
A	US-A-2 028 950 (M.S. RANDALL et al.) * Spalte 2, Zeilen 15-40 * ---	1	G 10 K 11/16 B 60 R 13/08
A	DE-A-2 006 741 (AUDI NSU AG) * Ansprüche 1-3 * ---	1,2	
A	DE-A-2 818 252 (H. PELZER) * Anspruch 8 * ---	6	
A	US-A-2 959 495 (R.H. CUBBERLY) * Spalte 1, Zeilen 35-60; Spalte 2, Zeilen 30-51 * ---	1,2	
A	DE-A-2 909 802 (M. FAIST AG) * Ansprüche 1-3,9; Seite 5, Zeile 24 - Seite 6, Zeile 23; Seite 7, Zeilen 4-7 * -----	1,2,5,6	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl.4)
			G 10 K B 60 R
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 26-10-1988	Prüfer SWARTJES H.M.
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument			

EPO FORM 1503 03.82 (P0403)